

「宮崎県鉄道史の諸問題——大正期を中心に——」

宮崎地域史研究会会員（郷土史家）

松浦 祥雄

目次

はじめに

一 宮崎県の鉄道抄史

(一) 本格的な鉄道は吉都線であった

(二) 全国に三県しかなかった県営鉄道

1 南満州鉄道の蒸気機関車が使用された飢肥線

2 難問が続いて工期が遅れた妻線

(三) 民営宮崎軽便鉄道

1 ドイツ製の蒸気機関車が使われた内海線

2 見切り発車された内海線

二 鉄道の普及と産業発達の特徴

三 宮崎県の鉄道と軍事の問題

(一) 鉄道に関する宮崎県会の動向

(二) なぜ、肥薩線は建設困難な内陸部へ進入したのか

(三) なぜ、宮崎線は敷設されたのか

(四) なぜ、吉都線は突然路線変更されたのか

(五) 日豊南線の路線問題

四 試論―日豊本線開通の意義

おわりに

はじめに

宮崎県の鉄道に関する論稿はすくない。一九五二年『宮崎県経済史』（宮崎県）、一九八三年『宮崎県の鉄道と産業の発達史』（拙稿）、最近では、二〇一五年『南九州における私設鉄道の形成と地域社会―宮崎軽便鉄道の成立をめぐる―』（柘木郁朗）の論稿が尤も新しいと言える¹⁾。

一九二三年（大正十二）十二月十五日、佐伯―延岡間（当時は、日豊北線と称した）が開通し、延岡で盛大な祝賀会が挙行された。いわゆる日豊本線の全通である。丁度、百年前の出来事で本県が「陸の孤島」から脱出した瞬間であった。

宮崎県の国有鉄道敷設の特徴を見ると、まず一九〇九年（明治四十二）十月に開通した吉松―人吉間の鉄道が宮崎県西部（現えびの市）の地域を通過した肥薩線であった。以後、宮崎線（吉松―都城―宮崎）が一九一六年（大正五）十月に全通し、つづいて宮崎県の「東海道」と評された日豊線が大正十二年十二月に開通した。該線は、日本縦貫線と九州循環線の完結という二重の歴史的意義をもった鉄道であった。また一九一一年（明治四十四）三月、朝鮮総督府総務長官から第十三代宮崎県知事に就任した有吉忠一が独自に推進した県営軽便鉄道妻線（宮崎―妻）・飢肥線（油津―飢肥）・川口貨物線（広島―川口）を一九一三年（大正二）八月から同一九一四年（大正三）十一月にかけて敷設した。さらに宮崎軽便鉄道株式会社社長水間比農夫等が民間資本を投じて民営の宮崎軽便鉄道内海線（大淀―内海）を一九一三年（大正二）十月に敷設した。県都宮崎町に初めて鉄道が敷設され駅が設置された。三年後、一九一六年（大正五）十月二十五日には宮崎線（宮崎―都城）が全通し同月三十日、全通の式典が宮崎駅で挙行された。七年後の一九二三年（大正十二）十二月に

念願の日豊本線が全通し、同月十五日、延岡で盛大な開通式が挙行された。

宮崎県の大正期は、こうして国有・県営・民営の三形態の鉄道が集中的に完成したのである（地図1）。実に鉄道ブームに沸いた「鉄道の時代」の到来であった。これらの鉄道敷設は、宮崎県の経済・社会・文化・交通等の諸分野にわたって大きな影響を与え、宮崎県の風景は大きく様変わりしていった。

本稿では、宮崎県の大正期に集中した鉄道の敷設が与えた影響やいくつかの特徴と問題点について叙述を試みた。本県の鉄道史研究の一助となれば幸いである。

一 宮崎県の鉄道抄史

(一) 本格的な鉄道は吉都線であった

宮崎県で最初に敷設された鉄道は肥薩線である。しかしこの鉄道は八代から九州山脈に進入して人吉を経て吉松に至る線路で途中、肥薩線の一部が西諸県郡真幸村(現えびの市)を通過した鉄道であった。この肥薩線は、一九〇九年(明治四十二)十一月に完成し、一九一一年(明治四十四)五月に真幸駅(えびの市)が開業した。その後、肥薩線は吉松―小林―高岡―宮崎を経由するはずであったが、予定路線が変更されて突然、吉松―小林―都城に至るいわゆる現吉都線の敷設となった。この吉松―都城まで線路は一九一三年(大正二)十月八日に開業した。従って吉都線は、宮崎県での本格的な鉄道時代の到来を告げる鉄道でもあった。つづいて都城から宮崎に至る宮崎線(吉松―都城―宮崎)が一九一六年(大正五)十月三十日に開通し、宮崎駅で祝賀会が挙行された。宮崎線の建設総額は七百六十万六千八百五十円であった。こうして宮崎県の鉄道は西部方面の山間地から本格的に開発されたのである。当時、宮崎から延岡に至る日豊南線が一九二二年(大正十一)五月一日、建設費七百五十九万九千二百七円を費やして竣工した。翌年一月、都城から志布志に至る都志線(志布志線の一部)が開業した。政府の推進する日本縦貫線・九州循環線の完結は、あと延岡―佐伯間の日豊北線の完成を待つだけとなった。日豊北線は、一九一七年(大正六)三月に着工し、一九二三年(大正十二)十二月十五日、千百五十七万七千四百七十九円を費やして全通した。所謂日豊線(当時は小倉―佐伯―延岡―宮崎―都城間)と命名されて完成した。日豊線の語源は、小倉(豊前)―大分(豊後)―宮崎(日向)の旧三ヶ国を通過することから「日豊」と名付けられた。日豊線敷設は、実に十四ヶ年かかった一

大事業であった。この日豊北線の工事は、「死亡六名・重傷一六名・軽傷六六名・合計八八名」の犠牲者を出した難工事であった。日豊線の完成は、宮崎県会では日豊線を宮崎県の「東海道」と評していたほどの重要な意義を持つ鉄道の開通であった。

当時、「陸の孤島」にして交通不便な宮崎県は、九州の北海道とか、貧弱なる宮崎県とか、後進県などと指摘されていた。それだけに宮崎県の海陸交通運輸の近代化は県民の熱望するところであった。なかでも鉄道は、経済上・国防上もつとも重視されていた交通運輸機関であった。

(二) 全国に三県しかなかった県営軽便鉄道

県営鉄道とは、自治体としての県が独自の目的で鉄道敷設事業の主体となって推進・経営した鉄道のことである。

一般的に敷設された鉄道は国有か民営であったが、県営鉄道は全国的には珍しく千葉県・沖縄県・宮崎県の三県であった。沖縄県を除く千葉・宮崎両県の県営鉄道は、当時は吉忠一³が県知事時代に推進した鉄道である。

有吉忠一は、一九〇八年(明治四十一年)三月、千葉県知事に就任し、続いて朝鮮総督府総務長官となり、一九一一年(明治四十四)三月、朝鮮総督府総務長官を退任して、第十三代宮崎県知事に就任した。知事に就任してから八カ月後の同年十一月二十五日の通常県会で鉄道敷設の方針について次のように演述している(傍線筆者)。

本県ハ退イテ守ルト云フコトヨリモ進ンデ開クト云フコト力急務テアル(中略)本県ノ東海道トモ謂フヘキ宮崎ヨリ高鍋延岡ヲ経テ大分県ニ達スル所謂日豊線ハ何時之カ政府ノ予算ニ載セラレルカ殆ント其時期ヲ予期シ難キ状態デアリマス(中略)本県ニ於テモ尚ホ此日豊線ノ線路以外ニ飢肥ヨリ油津ニ達スル線、宮崎ヨリ佐土原ヲ経テ妻ニ達スル線ト云フカ如キ各地ノ小

地方的中心ヲ連合スル所ノ鉄道ヲ敷設シエタナラハ偉大ナル効果ノアルコトテアラウト信シタノテアリマス（中略）各種港湾ノ計画ノ中カラ内海港力最モ適當テアルト云フ考ヘヲ持ツタノテアリマス（中略）本県ノ開發ノ上ニ最モ必要テアルトシマシテ鉄道及港湾ニ向ツテ大ナル力ヲ注クト云フ方針ヲ採リマシテ（中略）鉄道及港湾ニ関スル特別會計ヲ設置シマスルニ付テ（中略）其地方ノ寄附ニ求メル計画テアリマス⁴

要約すると、県民性を鼓舞し、遅れている国有鉄道の内敷設の実現は、まだ先の事で予想もできないので、早急に独自の県営妻線・鉄肥線を敷設しようというものであった。その場合、妻線は内海港と、また地方的局部の鉄肥線は油津港と連帯輸送する鉄道構想であった。鉄道と港湾を結びつけた「小地方的中心ヲ連合スル所ノ鉄道敷設シエタナラハ偉大ナル効果」をもたらしことを信じた構想であった。この構想を実現するための予算は、県債で特別會計を組み、また鉄道敷設周辺の自治体からの寄付金等で資金を調達する計画であったが、一九一三年（大正元）になると「新二道路ヲ開鑿シテ鉄道又港湾トノ連絡ニ因リツツアルヲ以テ本県生産額力将来頗ル増加シ従テ内海港ヨリ出入スル物ノ数量モ亦長足ノ進歩ヲナスハ明ナリ」と、宮崎県を發展させるためには鉄道と港湾とさらに道路の三位一体の施策の重要性を提案し、内海港の發展を想定した計画であった。

有吉知事が提案した油津港と連帯した鉄肥線（鉄肥―油津間）また内海港と連帯した妻線（宮崎―妻間）、さらに川口貨物線（広島―川口）は、赤江港と連帯した鉄道構想であった。この構想は「本県生産額力将来頗ル増加シ（中略）出入スル物ノ数量モ亦長足ノ進歩ヲナスハ明ナリ」と、鉄道と港湾と道路の連帯輸送体制の構築が宮崎県の経済的な効果を展望する施策であった。

知事の鉄道構想演述の中に内海線敷設が欠けているが、この点に

ついでには次のように演述している（傍線筆者）。

既ニ御承知ノ如ク内海港、宮崎間ハ本県企業家ノ計画ニ依ツテ輕便鉄道ノ会社モ組織セラレ株金ノ募集セシツツアツテ今ヤ土地買収ニモ取掛ツテ居ラルル状況テアリマス此鉄道力出来上ツタナラハ本県ヲ通スル鉄道ノ効果ヲ全ウセシムル上ニ遺憾ナキコトテアラウト信シマシテ（中略）内海港ノ浚渫ヲ為ス所ノ計画ヲ立テマシタ。

要約すると、一九一一年（明治四十四）十一月二十五日、知事が通常県会で鉄道構想を提案した時には、すでに二か月前の同年九月一日に民間資本によって設立された宮崎輕便鉄道（株）によって内海線の鉄道敷設は推進されていたのである。従つて今では株金を集めて土地買収に取り掛かつており、この鉄道が完成したら「鉄道ノ効果」を果すために内海港の浚渫の重要性を構想したのである。有吉知事は大正二年十二月の県会で内海港と赤江港の貨物の出入りについて次のように分析している。

現在内海港ニ於テ吞吐致シマスル貨物ガ商船会社ノ船ニ依ツテ出入スル物ダケデモ一ヶ年四萬噸ヲ下ラザル現状デアリマス、又宮崎ニ出入スル貨物ニシテ内海港ニヨラズ此大淀川河口デ吞吐サレル貨物中デ特ニ宮崎本庄綾高岡清武田野方面ニ向ツテ捌ケマスル物ヲ除キマシテ之ヨリ県ノ鉄道ノ便ニ依ルヲ便利トスル所ノ地方ニ向フ貨物ノ数量ヲ吏員ヲ派遣シテ調べマシテ結果ヲ見マスト四萬五千噸ヲ下ラヌノデアリマス（中略）此大淀川デ扱ヒマスル貨物ガ確カニ一ヶ年六萬噸ヲ下ラヌト云フ状況デアリマス。

県の吏員を派遣して内海港・赤江港の貨物の出入り調査をした結果、一ヶ年に内海港で四万トン、赤江港で四万五千トン、のちに六万トンの多量な貨物の出入が可能になると分析した。県会で鉄道構想を提起した有吉知事の問題点があるとすれば、鉄道と港湾と道路

の三位一体としての鉄道構想であったが、何故か軍事との関係は捨象されているのである。今後の課題である。

県会が鉄道と軍事との関係を持ち出してくるのは一八九一年（明治二十四）十二月であった。当時の県会議長小林乾一郎が内務大臣品川弥二郎宛てに「営利的私設鉄道ヲ布設ス可キ處ニアラス（中略）本県下ノ如キ軍事ヲ主トシテ大分県、鹿児島県ト相連貫シテ当然官設鉄道ヲ布カサル可ラサル場所」であると、本県の鉄道は軍事主要としての官設鉄道を布設すべきであると建議したのが最初であった。

1 南満州鉄道の蒸気機関車が使用された鉄肥線

宮崎県で最初に開業した県営鉄道は、一九一二年（大正元）二月十日に敷設が許可され、一九一三年（大正二）八月十五日に開業した「地方的局部」としての県営軽便鉄道鉄肥線（六、二八^キ）であった。有吉知事が通常県会で鉄道構想を提案してから二年後に完成した。鉄肥線敷設の背景には、旧鉄肥藩一帯に広がる豊富な林産資源、その他の農産物・水産物を油津港へ積み出す連帯輸送体制の構築にあった。

この鉄肥線で利用されたのが米国のフィアデルフィアに工場を持つポールド・ウイン社製14tC形タンク式の二軸の小型の輸入蒸気機関車であった。軌間は762mm（2呎6吋）の狭軌道であった。この蒸気機関車は、南満州鉄道株式会社（以後満鉄と略す）所有の蒸気機関車である。日露戦争の時に、日本軍が奉天（現瀋陽）―安東（現丹東）間（安奉線）に敷設した軍用軽便鉄道で使用していた。一九一一年（明治四十四）十一月一日、安奉線の狭軌道を新たに国際標準軌道1435mmに全面改軌を終了したために不用となったのである。同月四日、沙河鎮駅構内で軍用軽便鉄道車輛の告別式が行われている。この後、不用となった狭軌道の機関車は、内地に向

けて船積みされた。この機関車を購入したのが国内では宮崎県のほか愛媛鉄道・岩手軽便鉄道の三県であった。

有吉知事は満鉄で不用となった蒸気機関車等の鉄道材料を取得して鉄肥線に使用したのである。この蒸気機関車の取得過程を見てみると、安奉線で不用となった狭軌道の機関車の告別式が十一月四日に挙行され、それから二十日後の同月二十四日付で「貴社安奉線不用品売却相成候」と、いち早く「貴社」（満鉄）宛に安奉線で不用品となった鉄道用品売却の照会文書を作成している。すなわち有吉知事は、いち早く安奉線で不用品（機関車その他鉄道材料）となった機関車等を満鉄から購入する照会文書を作成していたことになっている。この時点ではまだ購入が正式に決定していなかったのである。正式に購入が証明されたのは照会文書を作成してから六日後のことであった。すなわち、翌一九一二年（大正元）十一月三十日であった。満鉄は、有吉知事宛に

左記諸材料ハ当会社ニテ曩ニ奉天―安東間ノ軽便鉄道ニ使用シタルモノニシテ今般宮崎県知事有吉忠一氏ニ左記ノ金額ヲ以テ売却シタルコトヲ証明ス

大正元年十一月三十日

南満州株式会社^⑩

右記は満鉄が安奉線で不用となった鉄道材料を売却したことを証明した知事宛の公文書である。「左記」の諸材料とは安奉線で不用となった機関車・車輛等の鉄道材料のことで、その請求金額は二万五千七百七拾壹円八拾八錢也^⑪であった。購入した蒸気機関車二輛（車体番号49・80）とその他の鉄道材料は、十月二十四日に大連港から厚田丸で、十一月三日に天草丸で二つに分散して神戸港經由で油津港へ運送された。運送を請け負ったのは宇都宮回漕店（神戸市）であった。翌一九一三年（大正二）六月二十一日に油津港停

車場に荷卸しされ、二ヶ月後の八月十五日に鉄肥線は開業した。掛かった運送賃は、四千四十二円四十二銭であった。

2 難問が続いて工期が遅れた妻線

妻線（宮崎—佐土原—妻間）二十六、五^キは、一九二二年（大正元）二月十日、敷設許可が下り、一九一四年（大正三年）六月一日に1067mmの準軌道で全通した。準軌道は、当時国有幹線鉄道の軌道と同じである。有吉知事は、

宮崎ヨリ広瀬ノ福島ニ達スル間ノ線路ハ他日日豊線力完成サレ
ル曉ニハ之ヲ原価ヲ以テ鉄道院ニ買上ケルト云フ交渉ハ進ンテ
居ル次第アリマス（中略）唯宮崎・福島間ノ線路ハ他日国有
鉄道ニナリマシテモ其儘利用ノ出来ルヤウニシタイト云フ希望
ヲ以テ普通ノ鉄道ト同シ軌道即三呎六吋ニスル積リテアリマ
ス¹²

と、一九一一年（明治四十四）の通常県会で演述している。

妻線の軌道を準軌道としたのは、将来的には日豊線の開通を見込んで政府に売却する構想であった。実際には、一九一六年（大正五）十月二十五日、宮崎線（都城—宮崎）全通の翌一九一七年（大正六）九月二十一日、政府は、妻線と川口貨物線（広島通り—川口）を百十七万七千五百五十円で買収した。その後、延長された妻—杉安間五、八^キは、一九二二年（大正十一）八月二十日に開通した。

妻線は、当初「小地方的中心ニ連合スル」鉄道として児湯郡一帯の林産物・農産物・畜産物等の諸産物を宮崎駅に運送・集荷する役割を担った鉄道であった。宮崎駅に集荷された諸産物は、民営内海線で内海港まで運送された。一九一三年（大正二）八月、翌年六月のわずか十ヶ月の間に、県営鉄肥線・民営内海線・県営妻線の三線が順次開通したのである。県営鉄道の工事過程で一番問題が多く発生して工期が遅れたのが妻線であった。

妻線の問題は

（一）枕木が期日内に二度も収納できなかった問題

大正二年二月十四日、宮崎郡佐土原町長児玉任蔵が有吉知事宛に「枕木納付再度延期願」の公文書を提出している。それによると以前枕木が集まらないので本年の二月二十日までの延期願をしたが、「再度延期之義歎願ノ止ムナキ窮境ニ陥リ」¹³ましたので、納付の再延期の許可を歎願した。再延期の期限は本年四月二十一日迄。再延期の理由となったのは左記の通りであった。

一旧節季並二旧正月ニテ山師悉皆解散帰国ノ途ニ就キ若シクハ
休業シ其後約束ノ日程ニ帰山セス為メニ多数ノ日子ヲ空過セリ
一今日ニ至ルモ人数過半解散ノママ帰来セス或ハ他ニ転業セシ
モノナラン其不足人数ノ雇入レ頗ル困難ニシテ補充ノ見込ナ
シ¹⁴。

枕木用の木材を伐採・搬出して妻線の鉄道敷設事業に従事していた「悉皆」の山師たちが旧節季（年末）・旧正月休暇に殆んど帰国した。「帰国」であることは、日向国以外の山師が就業していたのであろう。その後、期日が過ぎても過半数の山師たちは約束の日程までに帰山せず、なかには転業をしたものも居り、それで生じた不足の人数を急速に雇入れることが非常に困難であると嘆いている。そのため二月二十日まで枕木納入の延期願をしていたところ、その期日を二か月後の四月二十一日まで再度の延期願を佐土原町長が県知事あてに歎願したのである。休暇が終わった山師たちは、何故帰山・帰国しなかったのか、その理由は未詳であるが、数多の山師たちが帰国・帰山しなかったのは、事実のようである。そのため多くの日数を無駄に過ごしてしまったのである。徹底した山師たちの不帰国と不帰山行動はあまりにも一斉的すぎないだろうか。何らかの問題があつて、一種の「サボタージュ」（就業拒否）ではなかったのではなかつ

たのか。妻線は、枕木納入の再延期歎願によつてさらに工期が遅れてしまったのである。

妻線と飢肥線は、一九一二年（大正元）二月十日、同時に鉄道敷設の認可を得ている。妻線は認可から七ヶ月後の九月に着工し、十五ヶ月後の一九一四年（大正三）六月に全通した。因みに飢肥線は、認可から五ヶ月後の七月に着工して、十三ヶ月後の一九一三年（大正二）八月に営業を開始している。飢肥線に比べて妻線の完成は三ヶ月という予想外の遅れとなっている。飢肥線の営業開始も予定では本年の二・三月であったのが八月となっている。

当時の飢肥線と妻線に起つていた問題について通常県会で有吉知事は次のように釈明している（傍線筆者）。

飢肥油津ノ鉄道モ本年ノ二三月ヨリ収入ヲ得ル見込デアリマシタガ、遂ニ八月ニナリマシタ又宮崎妻間ノ方モ予想外ニ工事が遅延シマシタ¹⁵

妻線は「予想外ニ工事が遅延」したと、有吉知事は県会で釈明している。

（二）鉄道敷設の寄付金が予定通り集められなかった

寄付金は、県営鉄道敷設のために県会で承認を得た資金調達である。

大正二年六月十三日、佐土原町は、寄付金納入の延期及び免除を有吉知事に申請している。県営鉄道が通過する諸町村に寄付金の要請と金額が割り当てられた。各町村は、町決議・村決議として県の要請額通りの金額を「願」形式で寄付金の募集を図つたのである。

寄付願

一金式千円也

但宮崎県営輕便鉄道用敷地買入費

ノ内□寄付金

右町会之決議ニ依リ寄付致度此如相願候也

大正二年六月十三日

宮崎郡佐土原町長植村從義^⑧

宮崎県知事 有吉忠一殿¹⁶

佐土原町は二千円の「寄付願」の金額を町議で決定した。ところが同年六月三十日、日も経たないうちに「本年五月初旬以来数十名ノ赤痢患者続発シ非常ノ町費ヲ要シ町民一般困却致居候」と、町内に数十名の赤痢患者が発生したという理由で「相当御延期相成候様致度此段申請候也」と、二千円の寄付金納入の延期を有吉知事に申請したのである¹⁷。

ところが今度は一年後の大正三年六月一日、妻線全通後の六月十七日付で植村町長は有吉知事に寄付金納入の「免除願」を申請してきたのである。

寄付金納入免除願ノ件ニ付申請

今般県営輕便鉄道敷設ニ付テハ該工事費ノ内、金千九百余円寄付願已ニ御認可済ニ付速ニ納付可致ノ処（中略）抑モ鉄道工事ノ如キハ未タ曾テ此ノ経験ヲ有セス（中略）今回仲村技師力竣工検査ノ際、示メサレタル処ニヨレハ（中略）二千円ノ損失トナリ斯クシテ到底町経済ノ許ササル所ナルヲ以テ今更不都合ニハ有之候得共曩ニ御認可相成居リ候寄付金全部ノ御免除ヲ仰キ度何卒特別ノ御詮議ニヨリ事情御洞察前頭免除相成候様致度此段申請候也

大正三年六月十七日

宮崎県佐土原町長 植村從義^⑧

宮崎県知事 有吉忠一殿¹⁸

表1 妻線寄付金納入額

(単位：円)

地域名	納入額	地域名	納入額
宮崎郡	14,500	三納村	850
宮崎町	1,000	上穂北村	1,400
大宮村	500	下穂北村	6,500
佐土原町	500	三財村	850
広瀬村	2,000	西米良村	500
新田村	850	東米良村	700
住吉村	500	都於郡村	850
		計	31,500

佐土原町の寄付金予定額2000円。佐土原町のみ減額納入となっている。
 (『土木関係特別調査 鉄道軌道 大正三～五年』宮崎県文書センター蔵)

この度の県営軽便鉄道(妻線)敷設の工事費の寄付金を速やかに納付しなければならぬ、鉄道工事は未経験なので今回仲村幾夫技師が妻線竣工検査を実施した結果、二千百円の損失となり、これは到底町経済では負担できない所であるので「今更不都合」なことですが、先に認可された寄付金二千百円納付の全額免除を佐土原町長は県知事に申請した。その結果、佐土原町は、納付金の免除には至らず五百円が納入とされている(表1)。

県営妻線の敷設は、枕木問題・寄付金問題等が続出して工期も長期に亘っている。因みに妻線は、一九一二年(大正元)九月に起工し、一九一四年(大正三)六月に苦難の上、着工してから二十一ヶ月をかけた長期工事となった。この遅延した工事のために「収入二於テ約六万円トイフモノガ一文ノ収入モ出来ナカツタノデアリマス」¹⁹と、知事は県会で報告している。

(三) 民営宮崎軽便鉄道

民営軽便鉄道とは、民間資本によって会社経営された鉄道のことである。宮崎県において民間資本で完成した鉄道は、内海線(大淀―内海間)だけであった。内海線は、宮崎軽便鉄道株式会社(社長水間比農夫)によって一九一三年(大正二)十月十三日、営業を開始した鉄道である。内海線は、宮崎県で唯一で最初の民営鉄道であった。

宮崎県で軽便鉄道の敷設が始まった背景には、一九一〇年(明治四十三)四月、軽便鉄道法の公布があった。民営軽便鉄道の敷設が容易になったからである。以前のように仮免許・本免許、あるいは第一期線・第二期線など二段階の手続きは不要となり、一回の免許で敷設が可能となり、軌間も国有鉄道の一〇六七mに合わせることも不要になり、七六二mの狭軌間でも容易に認可されるようになった。その他の設備(車両・停車場等)も簡便なものでも認可された。翌年三月の補助法では、益金の割合が規定に達しない時は、政府から不足額の補助金が出されることになった。

「軽便鉄道の普及は、鉄道網の拡大という点で、わが国鉄道史上に新しい一つの時代を画することになった」²⁰。

1 ドイツ製の蒸気機関車が使われた内海線

有吉知事の民営内海線の構想は、宮崎郡や妻線から宮崎に集荷される児湯郡の諸産物やさらに宮崎線によって輸送されてくる西諸県郡・北諸県郡の一部の物資を宮崎町に集荷して、そこから内海線を利用して内海港まで連帯輸送する「要」となる鉄道であった。

内海線を実際に敷設したのは、日州銀行・日州貯蓄銀行等の要職の経歴をもつ水間比農夫（政友会）を初代社長とする宮崎軽便鉄道株式会社であった。日州銀行は、一九〇七年（明治四十）八月、資本金百五十万円は県内でも有力な銀行であった。また日州貯蓄銀行は、一八九九年（明治三十二）四月、資本金三十万円で創立され、支店十一を有する銀行であった。

宮崎軽便鉄道（株）は、一九一一年（明治四十四）九月一日に資本金五十万円で設立された民営内海線は、宮崎県唯一で最初の民営鉄道であった。会社の構成員は宮崎県九名、大阪市三名、松山市三名計十五名で県内外の民間有志が株式を募集して敷設した鉄道であった。一九一二年（大正元）三月十五日、敷設の認可が下り、一九一三年（大正二）十月十三日、総工費五十八万三千四百三十八円をかけて竣工した。県都宮崎町に汽笛一声を真つ先に鳴り響かせたのである。宮崎郡大淀村大字太田字千代寺原から同郡青島村大字内海字前坂間に、すなわち大淀駅（現南宮崎駅）から内海駅までの軽便鉄道は、はじめ762mmの狭軌道であったが、一九一一年（明治四十四）十二月に変更届が認められて国有幹線と同じ1067mmの準軌道に改軌した。客車・貨車のほか一輛六千二百円のタンク八、五トンのコッペル社製（独）の輸入小型蒸気機関車であった（写真1）。その他、枕木三千二百本（単価七百円）を購入している。内海線も鉄肥線と同じように外国産の機関車が使用された。

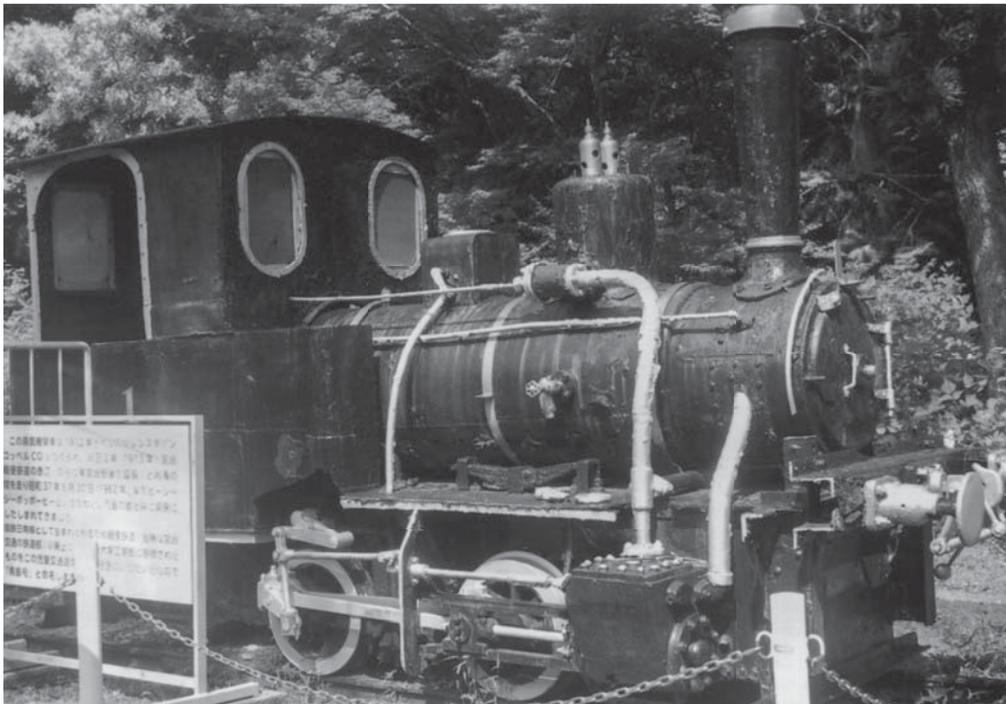


写真1 旧内海線を走ったコッペル社製（ドイツ）の小型蒸気機関車（現在、宮崎県社会福祉総合センター児童遊園内に展示されている。）

2 見切り発車された内海線

内海線建設の途中、一九一三年（大正二）二月二十五日付で宮崎軽便鉄道（株）社長水間比農夫は、内海線の「工事竣工期限伸長ニ関スル申請」²¹書を総理大臣山本権兵衛宛に提出している。

工期延期の理由は、「一、用地買収力予定期間内ニ終ラス、二、建設材料ノ蒐集困難ニシテ、三、金融ノ状況一般円滑ヲ欠キ（中略）資金一時渋滞ヲ来セリ為メニ工事ニ充分ノ投資ヲ為ス能ハサリシコト」であった。このため、工期竣工の予定期限であった同年三月十日付で申請したのである。申請は認可されて工事は急ピッチで進められていくことになったが、それから七ヶ月後に今度は建設工事の在り方を憂慮する「直訴」上申が起きている。

直訴人は、同会社の株主のひとり小倉貞四郎（当時内海在住）で、当時の鉄道院総裁床次竹二郎宛に上申書を送っている。少し長くながるが紹介しておきたい。

宮崎軽便鉄道株式会社

工事之義ニ付上申

（前略）不肖株主ノ一人トシ將又多少工事上ノ經驗有之候ニ付会社工事ノ施行ニ関シテハ常ニ注意ヲ払ヒツツ有之候処日一日工事ノ進捗スルニ從ヒ設計ト符合セサルモノ甚タシク試シニ其一例ヲ挙クレハ（中略）会社ノ線路ハ約二尺ノ低下ヲ示シ洪水ノ際ハ到底原状ヲ保ツ能ハサル（中略）又石垣ハ設計ニ符合セサルモノノミニテ一朝大雨ノ際ハ直ニ破壊スルノ恐アルカ如キ其他材料ハセメントヲ使用セルカ如キ（中略）事実斯ノ如クニシテ設計ト符合セサル所アリト言ハンヨリハ寧ろ別個ノ設計ニ依リテ為シタル工事ト言フノ外ナキ状態ニ御座候（中略）右ノ状態ナルニ係ラス之レカ開通ハ將サニ日曠ノ間ニ迫リ貴重ナル人命貨物ノ輸送ヲ開始セントス茲ニ於テカ人命財産ノ保護上最早一日モ黙視スルニ忍ヒス前記ノ通事情開陳仕候（中略）本件

ハ以上ノ如キ危険状態ノ伴フアルニ付人命財産ノ保護上特ニ嚴重ナル御検査アランコトヲ希望ノ至リニ堪ヘス右謹テ及上申候
大正二年九月十八日

宮崎県宮崎郡青島村大字内海

小倉貞四郎印

鉄道院総裁 床次竹二郎殿²²

宮崎軽便鉄道（株）の株主でもあり、また鉄道工事に多少の経験を有する内海村住の小倉貞四郎は、内海線の工事が杜撰で危険な状態にあることについて会社を通り越して直接床次鉄道院総裁に上申「直訴」したのである。すなわち人命財産の保護上、もはや一日も黙視できず「特ニ嚴重ナル御検査」を要求したのである。この上申を受けて同鉄道を検査した土木技師仲村幾夫は同年十月十六日付で次のように有吉知事に復命書を提出して報告している。

（前略）概括スレハ線路ニ大ナル欠点ナキヲ認ム然レトモ橋梁及溝橋ノ躯体内容ノ根入及ヒ基礎等最重要ナル諸点ハ僅力ニ一片ノ視察ノミヲ以テ充分ナル判断ヲ下ス能ハサル之等ハ工事施工者ノ自信ニ任スルノ外ナク小官ノ容易ニ保証シ得サル所ナリすなわち概括的な点検では「大ナル欠点ナキヲ認ム²³としながら橋梁・溝橋などの専門的・基礎的な箇所については「充分ナル判断ヲ下ス能ハサル」として、工事施工者の自信に任せるほかなく「小官ノ容易ニ保証シ得サル所」である。今回の簡単な検査だけでは十分な判断をすることは困難である。また橋梁・溝橋などの基礎的な最重要な箇所については工事施工者に任せるほかはない。小官では最重要箇所の工事の安全性については容易に保証することはできないと上申した。その後、最重要箇所についての十分な検査が行われた形跡は不明で、それから二週間後の同年十月三十一日に宮崎軽便鉄道（株）は疑惑を残したまま見切り発車的に営業を開始したのである。

表2 大正年間の内海港貨物移出・移入表 (単位：円)

年代	移出	移入
大正元 (1912)	1,107,898	1,477,114
大正6 (1917)	2,285,885	1,700,654
大正8 (1919)	4,045,507	985,820
大正10 (1921)	3,350,895	1,117,648
大正11 (1922)	186,682	567,157
大正13 (1924)	16,876	344,368

(『宮崎県経済史』(宮崎県)より引用)

便鉄道内海線が営業を開始した。つづいて一九一四年(大正三)六月一日、県営軽便鉄道妻線が、同日に県営軽便鉄道川口線が全通した。次に一九一六年(大正五)十月二十五日に、都城―宮崎間の宮崎線が開通した。同年十月三十日、国有鉄道宮崎線(吉松―都城―宮崎)の全通した式典が宮崎駅で催行された。続いて一九二二年(大正十一)五月、日豊南線が竣工した。さらに一九二三年(大正十二)十二月十五日、日豊北線が全通した。所謂日豊本線の開通である。宮崎県は、わずか十

政府は一九一九年(大正八)四月、私設鉄道法と軽便鉄道法を廃して地方鉄道法を公布した。このため翌年六月、宮崎軽便鉄道は宮崎鉄道と社名を改称した。

二 鉄道の普及と産業発達の特徴

宮崎県の主要な鉄道は、初めに国有幹線宮崎線(吉松―小林)が一九一二年(大正元)十月一日に開通し、つぎに一九一三年(大正二)八月十五日、県営鉄線が営業を開始した。同年十月八日、小林―都城間が開通し、これで吉松―都城間が通じた(現吉都線)。次に一九一三年(大正二)十月十三日、大淀駅から内海駅までの民営軽

一ケ年の間に国有・県営・民営の三形態の主要な諸鉄道が大正期に集中的に敷設されたのである。宮崎県の大正期は実に「鉄道の時代」であったと言える。鉄道の普及は、当然産業の発達に多大な影響を与えた。

先ず初めに宮崎県で唯一の民営鉄道内海線と連帯した大正期の内海港貨物取り扱いの動向について見ると、(表2)の通りである。

内海港から移出される貨物取扱額は、一九一二年(大正元)百十七万七千八百九十八円であったのが一九一九年(大正八)には四百四万五千五百七円と僅か八年の間に約四倍の移入の増加を示した。一方、移出を見ると一九一二年(大正元)、百四十七万七千七百一十円であったのが、一九二一年(大正十)は百一十一万七千六百四十八円、大きな増減の変化は見えないのである。しかし、同十三年には一万六千八百七十六円と移出は激減したのである。移入も同じく同十三年には三十四万四千三百六十八円と激減した。

内海線は、宮崎郡の物資と県営妻線から運送されてくる児湯郡の物資、さらに予定されている宮崎線によって運送されてくる西諸県郡・北諸県郡の一部の物資を宮崎町に集荷して、内海線で内海港まで連帯運輸する鉄道と港湾の構想であった。有吉知事は、宮崎県の中心地たる宮崎に近いすべての点で便利である各種港湾計画の中から「内海港力最モ適当テアル」²⁴と、内海港に白羽の矢を立て特別に予算を組んで港湾の浚渫を推進した。従って内海港の取扱高が、一九二三年(大正十二)、日豊線が開通する前年まで増大しているのは、内海線・妻線、宮崎線の開通で輸送されてくる木材・木炭・蚕糸・鉱物・工産品・樟脳等の諸物資を宮崎に集中させ、内海線と内海港の連帯輸送を機能させて大阪・神戸方面へ移出したからである。因みに移入品は機械器具・陶器・織物等が増加した。ところが日豊線の開通によって貨物機関車に搭載された物資は、宮崎駅または大淀駅から内海港へ運送することは手間のかかる時間となった。

表3 大正年間の宮崎県移出金額 (単位：円)

年代	鉄道	海路	陸路
大正6 (1917)	9,775	12,109	1,084
大正9 (1920)	22,574	20,587	2,284
大正10 (1921)	24,249	23,149	1,603
大正13 (1924)	45,148	11,514	1,797
大正14 (1925)	53,815	13,463	2,515

(『宮崎県経済史』(宮崎県)より引用)

貨物機関車に搭載された物資は、荷卸しをせず直通で目的地としての大坂・神戸方面に運送することが可能となったからである。このため日豊線の開通は、貨物船で阪神方面に運送するより大幅な時間短縮を可能にしたのである。例えば延岡を起点にした場合の東京・阪神方面への輸送距離と運賃は「(距離で)二十マイル節約、東京迄で一噸の運賃現在木炭・木材に就き十四円を要したるもの開通後は十二円八十銭となり、即ち一噸に付き一円二十銭の運賃を軽減す」²⁵ることができるようになったのである。

従って宮崎駅・大淀駅は日豊線の開通によって通過駅化したのである。日豊線の開通は、日向灘沿岸の各港の営業にも影をおとすことになった。例えば、宮崎線・妻線・内海線と三線の「喉首」に位置づけられて連帯運輸に深く関わった内海港・赤江港が日豊線開通後に一番の打撃を蒙ったのである。従って宮崎線と日豊線が開通したあとの内海港と赤江港の一九二四年(大正十三)の貨物移出量は共に激減していくことになった。

次に大正年間の宮崎県の陸路・海路・鉄道各交通機関による移出額を見てみると(表3)の通りである。すなわち内海線・妻線・宮崎線開通後の大正六年から日豊線開通後の一九二五年(大正十四)迄の陸路と海路の移出額には大きな変化は見られない。しかし、こ

の間の鉄道を利用した移出額は、一九一七年(大正六)、九千七百七十五円が大正十四年には五万三千八百十五円と五、五倍の著しい増加であった。鉄道利用が急速に増加していったことが判る。

次に国有宮崎線(吉松―都城―宮崎)の開通直後の一九一七年(大正六)から一九二二年(大正十)年間の旅客・貨物の営業の推移を見てみたい(表4)。

先ず旅客利用額を見ると、一九一七年(大正六)四十四万九千三百七十七円が一九二二年(大正十)には百二十九万九千三百七十四円と、約三倍の増加であった。

また貨物利用額は大正六年七十七万千百十円が、同十年には、百六十六万七千六百円と二、三倍増加している。国有鉄道においても、わずか五ヶ年の間に旅客・貨物ともに利用額は著しく増加しているのである。

次に産業の消長を一部の主要な産業を抽出して見てみたい(表5)。先ず農産物を見ると、一九一五年(大正四)一万八千八百八十五円であったのが、一九二五年(大正十四)には六万八千七百五十七円と約三、六倍に、林産では五千四百九十九円九角が一万九千五百八十六円と三、五倍に、水産では千八百三十三円が五千二百七十六円

表4 国有宮崎線の営業 (真幸―宮崎間) (単位：円)

年代	旅客合計	貨物合計	平均1日乗車賃金
大正6 (1917) 年	449,037	701,110	1,186
大正7 (1918) 年	641,245	837,862	1,670
大正8 (1919) 年	887,504	1,111,273	2,308
大正9 (1920) 年	1,109,857	1,233,822	2,809
大正10 (1921) 年	1,299,374	1,667,016	3,392

(『宮崎県統計書 大正10年』(宮崎県立図書館蔵))

(単位：円)

表5 大正年間の宮崎県生産額

年代	農業	林業	水産	畜産
大正元 (1912)	25,906	5,590	1,838	934
大正4 (1915)	18,885	5,419	1,803	886
大正5 (1916)	24,174	6,477	1,135	1,053
大正9 (1920)	64,369	22,213	3,654	3,687
大正13 (1924)	60,570	21,507	4,489	3,692
大正14 (1925)	68,757	19,586	5,276	3,936

(『宮崎県統計書 大正10年・大正14年』(宮崎県立図書館))

と二、九倍に、畜産では八百八十六円が三千九百三十六円と四、四倍に急増している。各産業において大正期の生産額は順調に増加していったのである。

延岡を起点にして東京地方への輸送距離と運賃は、「東京迄で一噸の運賃現在木炭・木材に就き十四円を要したるも通後は十二円八十銭となり、即ち一噸に付き一円二十銭の運賃を軽減す」²⁶と。

宮崎県の主要産物の木材・木炭の輸送運賃が鉄道の開通によって低減されることを示した。宮崎県の大正期に集中した鉄道の普及は、宮崎県の豊富で大量の諸物産の県外搬出を可能にし、鉄道輸送の単価を引き下げ、さらに県外市場を拡大し、産業の発達を促進させたことは確かかなことである。

あった。一九一一年(明治四十四)、通常県会で有吉知事は、「此鉄道ノ開通ト云フコトハ地方ノ産業ニ非常ナル發展ヲ与フルト云フコトハ言フマテモナイ次第アリマス」²⁷と、演述して鉄道の開通が地方産業に与える発展的影響についてかたく信じて疑わなかったのである。

三 宮崎県の鉄道と軍事の問題

鉄道の役割として三つの形態が指摘されている。一は、鉄道の経済的役割。二は、鉄道の軍事的役割、三は公共交通機関としての社会的役割である。ここでは、宮崎県に敷設された鉄道と軍事的関係について見てみたい。

(一) 鉄道に関する宮崎県会の動向

宮崎県会で鉄道の建議が初めて取りあげられたのは、一八九一年(明治二十四)十二月であった。この時の県会議長は小林乾一郎(東臼杵郡・民権派)であった。県会は「治水並ニ鉄道道路調査ノ議ニ付建議」を内務大臣品川弥二郎宛に提出した。鉄道関係の箇所を抜粋すると(傍線筆者)

(宮崎県の)地勢上営利的私設鉄道ヲ布設ス可キ處ニアラス況ンヤ方今私設鉄道買上論ノ熾ンナル今日ニ於テオヤ故ニ本県下ノ如キハ軍事鉄道ヲ主トシテ大分県、鹿児島県ト相連貫シテ当然官設鉄道ヲ布カサル可ラサル場所タル(中略)閣下我県会ノ希望ヲ容レ速カニ鉄道路線ヲ調査測定シテ他日鉄道布設ノ設計ヲ遂ケラレンコトヲ希望スル
右県会ノ意見ニ依リ建議候也

明治二十四年十二月十七日

宮崎県会議長 小林乾一郎

内務大臣子爵 品川弥二郎殿²⁸

一八八一年(明治二十)五月、私設鉄道常例が公布されて全国的に私設(民営)鉄道が盛んに敷設された。

宮崎県会の当時の鉄道に関する認識は、私設鉄道買上論が盛んな今日、本県において地勢上、営利的な私設鉄道敷設はすべきではな

く「軍事鉄道ヲ主トシテ」鹿児島県と大分県と連環して速やかに官設鉄道を敷設する場所の調査測定を県会の意見として政府に建議した。宮崎県は、鉄道の軍用論（軍事的役割）だけを主張したが抽象的であった。翌年六月二十一日、第三回帝国議会で鉄道敷設法が通過して第一期線の指定が全国的に決定された。

しかしそれに漏れた宮崎県会は、十二月十五日「鉄道敷設工期線上ノ儀ニ付決議」を内務大臣井上馨宛に提出して一期線繰り上げの建議をした（傍線筆者）。

本年縦貫ノ鉄道ヲ敷設スルハ国家ノ經濟上ヨリスルモ亦国防上ヨリ見ルモ目下緊急ノ要務（中略）九州東部線即大分、宮崎縦貫ノ鉄道ハ第一期以外予定セラルルニ至リシノミナラス熊本県ヨリ本県西諸県郡加久藤ヲ経テ鹿児島県ニ達スル線路モ亦同シク第一期以外ニアリ九州東西両部ノ縦貫線（中略）以上両線方国家ニ与フル所ノ利益ニ至リテハ殖産的經濟ヨリ觀察スルモ亦国防的須要ヨリ觀察スルモ目下最大急務タル（中略）共二第一期敷設年限中ニ編入セラレ速ニ之ヲ敷設工事ニ着手アラントハ是県民ノ熱心希望スル所ニシテ実ニ本県民衆ノ世論ナリ（中略）両線ヲ第一期敷設年限中ニ繰上ラルルノ閣議アラントヲ（後略）

明治二十五年十二月十五日

宮崎県会議長 四屋俊平

内務大臣伯爵 井上馨殿²⁹

我が国の縦貫鉄道を敷設することは、国家の經濟上・国防上緊急の要務である。しかし大分県から宮崎県を経由する九州東部縦貫線（のちの日豊線）と、熊本県から本県加久藤を経て鹿児島に至る西部縦貫線（宮崎線）すなわち東部線と西部線の二方面から宮崎に迫る鉄道が第一期線の予定から外されているが、東西両部の縦貫鉄道の敷設は、経済的・国防的にも目下最大の急務である。至急第一

期線に繰上げて、鉄道敷設の工事が着手できるようにすることは「県民ノ熱心ニ希望」すると。前県会では軍用論だけで鉄道誘致のための測定調査を訴えたが、今県会では、鉄道の軍用論のみではなく經濟上の利益と政府が推進している日本鉄道縦貫線を完結することが「目下最大急務」である、と視野を広めて訴えた。また第一期線繰り上は「本県民衆ノ世論」であるとともに九州東西両部の縦貫線（後の東は日豊線・西は吉都線）の工期繰上げを目指した。この時点で宮崎県会は、初めて鉄道の經濟と軍事という二面性を強調し、この時、また東部線と西部線の二方面路線のあることを提起していた。

一八九六年（明治二十九）五月、鉄道局の全国鉄道調査では、吉松飯野小林高岡宮崎（七五、五キロ）・建設費三百四十九万九千六百七十二円の路線が有力視された一つの鉄道であった。しかし、この路線提示は、帝国議会で採択されたものではなかったので宮崎県会は議長石川清をして一八八九年（明治三十二）十二月、左記の「宮崎県鉄道ヲ第一期予定線中ニ繰上ルノ建議」書を提出した（傍線筆者）。

不幸ニシテ我宮崎県ヲ縦貫スル鉄道ハ該法中第二期線ニ編入サレタル何ソ夫レ黄河ノ清ヲ待ツト（中略）嗚呼我県ノ富源ト軍事上ノ関係トハ如斯遲緩ナルヲ許ササルナリ之本県会力情ヲ具シテ其一期予定線繰上ノ建議ヲ為ス所以タリ

第一 富源開発ノ必要

（中略）

第二 軍事上ノ必要

（一）我日向洋ハ茫漠トシテ島嶼海口ヲ有セス一帯ノ長汀遠ク走りテ守備スヘキ要害ヲ有セサルナリ陸ニ鉄道ノ備アラサレハ九州ノ東南岸夫レ危カラスヤ

（二）熊本師團ニ到ルニハ行程五日ヲ費シ霧島山脈ノ嶮路ヲ通セサルヘカラス鹿児島分營ニ到ルニハ行程三日ヲ要シ同シク半腹ノ峻坂ヲ経ルノ不便アリ応急ノ道全ク杜塞ス軍備ノ薄キ斯ノ

如キアラサルナリ一日モ速ニ之カ設備ヲナササル可ラス要之我
県ノ鉄道敷設ノ急要ナル(中略) 国富開発上ヨリスルモ之ヲ軍
事ノ警備ヨリスルモ第二期線ヲ以テ満足スルヘキニアラサルナ
リ然レトモ此線路タル大分県ニ出ツルモ熊本県、鹿児島県ニ出
ツルモ重畳セル山谷ヲ魚串セサルヘカラスヲ以テ従フテ経費ノ
増加ヲ来シ私設会社ノ得テ能クスヘキ所ニアラス

明治三十二年十二月九日

宮崎県会議長 石川 清

内務大臣西郷従道殿³⁰

一八九二年(明治二十五)六月に制定された鉄道敷設法下におい
て不幸にして宮崎県を縦貫する鉄道が第一期線から漏れ、第二期線
に編入されたのでわが県の富源と軍事上の関係を考慮して第一期線
編入の建議を起した。日清戦争後に作成されたこの建議では、宮
崎県における鉄道と軍事の関係が「軍事上ノ必要」という項目をわ
ざわざ立てて初めて具体的に述べられたのである。

日清戦争後、極東の情勢が厳しさを増してくるなかで「陸ニ鐵道
ノ備アラサレハ九州ノ東南岸夫レ危カラスヤ」と、九州地方に鐵道
が敷設されていないことは国防上、危険なことである。また、徴兵の
兵士が宮崎県の在地から兵営に至るまでの苦勞が指摘されている。
熊本師団(熊本市)に着任するまで五日間、鹿児島分営までは三日
間もかかり、徒歩で九州・霧島山脈の嶮路を経て兵営地に着任しな
ければならなかった。兵士の苦勞を解消するために、また恐らく徴
兵兵士をいち早く円滑に召集するために鐵道敷設の具体例を提起し
て強調したのである。徴兵兵士の所属する兵営所在地までの兵員輸
送のために鐵道のあることが初めて明記されたのである。この兵士
徴集の問題を解決することが「我県ノ鐵道敷設ノ急要」であると、
鐵道の軍用論を展開した。この背景には、日清戦争の教訓があった
ことは疑いを入れないだろう。日清戦争後、鐵道ブームが起きたこ

とはそのことを物語っている。また県会は、私設(民営)の鐵道會
社が、霧島山脈の峻嶮重畳な山谷に鐵道を敷設することは経費の増
加のため不可能なことであるという認識であった。県会は私設の鐵
道を敬遠していた。この時点で鐵道敷設の経路が九州幹線と称され
た吉松―宮崎―大分の路線地名が提示された。今日の日豊線・吉都
線にあたる鐵道である。この九州幹線の経路は、すでに第十三回帝
国議會で衆議院を通過し、私設日南鐵道(株)が敷設の仮免許を受
けていたが、貴族院で審議されず廃案となった鐵道路線である³¹。
廃案になったとはいえ、東西両部から迫る九州幹線の主要な地名が
明記されたのである。

(二) なぜ、肥薩線は建設困難な内陸部へ進入したのか

当時、肥薩線は熊本(肥後)と鹿児島(薩摩)を結ぶ国有幹線鉄
道で八代―人吉―吉松を経由する鐵道であった。一九〇〇年(明治
三十三)より鹿児島と八代から南北同時に工事がはじまった。この
時、八代から川内經由で鹿児島へ向かう海岸線派と人吉・吉松經由
で鹿児島へ向かう内陸部派との問題が生じた。結果は、難工事が予
想され、経費も維持費も莫大にかかる九州山脈の峻険な山奥に進入
して人吉を経て吉松に達する路線が選択された。内陸部に決定した
背景には、一八八八年(明治二十一)七月四月には参謀本部が『鉄
道論』を公刊し軍部の鐵道構想を公表した³²ことがある。軍部の意
見の一つに、海岸線に鐵道を敷設すると敵艦隊から攻撃・破壊され
るので出来るだけ海岸から離れた場所に敷設した方が良いという考
えがあった。肥薩線の八代から内陸部への鐵道敷設は、国防上の理
由という軍部の意向が反映された鐵道であった。

(三) なぜ、宮崎線は敷設されたのか

日露戦争直前の一九〇三年(明治三十六)九月、鹿児島線が吉松

に達した。この情勢の中で宮崎県会は二年後「肥薩鉄道線一部変更ノ儀ニ付内申」書を政府に提出した。肥薩線八代―人吉―吉松經由を吉松から加久藤―飯野―小林―高岡―宮崎經由にする変更を訴えた。ところが、翌年二月に始まった日露戦争によってこの変更路線の内申書は、一時宙に浮いた形となった。しかし、宮崎県会は日露戦争直後、内務大臣清浦奎吾宛に「鉄道線路二関スル意見書」を提出して肥薩線を前述の經由地に変更する理由を次のように述べている（傍線筆者）。

吉松ヨリ加久藤、飯野、小林ヲ経テ人吉ニ至ル線路ニ変更スレハ（中略）生産力最モ豊富ナル前述ノ各村落ヲ経過シ且民有林、県有林、国有林等広大ナル森林ヲ線路付近ニ有スル力故ニ之カ製材ノ搬出等ニ多大ノ便益ヲ得テツテ鉄道ノ収入非常ニ増加スルモノアルハ信シテ疑ハサル所ナリ（中略）今茲ニ肥薩鉄道線路ノ変更施設アラン事ヲ熱望ス

（中略）

明治三十八年十二月一日

宮崎県会議長 山下虎雄

内務大臣男爵 清浦奎吾殿³³

すなわち吉松より小林を経て人吉に至る迂回線の沿線にある西諸県郡等の各村落には広大なる民有林・県有林・国有林を有している。その沿線に鉄道が敷設されれば鉄道の収入は非常に増加することとは疑いを入れない所である。従つてここに肥薩線路の変更を熱望するものであった。

さらに日露戦争後

明治三十七八年戦役以来各種物品非常ニ騰貴シ就中要具タル砲火砲車弾薬車輜重車等ノ原料タル櫛樺等ノ堅木類ハ其昇騰一層甚タシク平時ノ六倍ニ達シ尚其需用ニ不足スル状態ナリ³⁴
櫛・樺などの軍用材が不足するほど急速に需用が増大し、価格も

平時の六倍に高騰している状況を指摘している。木材の戦争特需があった。

宮崎県は、「当初ノ目的タル軍需ノ需要ニ応シ県有林地ノ整理ヲ為スヲ得予期以上ノ収益アルハ既ニ確信スル所ナリ」³⁵と。軍用材は予想以上の利益を得ることを確信したのである。当時、県有林は、樫樹の立木面積は五百二十七町余歩、其材積約三万四千余尺³⁶を蓄積しているが、その伐採利用方法の良案がないことを遺憾とするところであった。

この問題解決の一つの方法として宮崎県が取った政策が「他府県ヨリ事業視察ニ来タルモノ頗ル多ク大ニ本県林業ヲ世間ニ紹介スル」³⁶広報活動をするのであった。その結果、一九〇六年（明治三十九）四月、邦人と外国人の合資による東洋製材会社が西諸県郡飯野村に³⁷、その他清国人が児湯郡木城村に、大阪製材会社が東諸県郡綾村に、また個人として大阪商人和久伊兵衛等が県下各地に伐木製材などの経理に着手した。特需に応じようとするものであった。

肥薩線路の変更を可能にしたのは、宮崎線の沿線地に広がる豊富な森林から生産される軍用材の確保と戦後国民の「軍需ニ応シ奉公ノ義務ヲ尽」くす義務観であったことが窺える。

因みに宮崎線の一部に当たる吉都線（吉松―小林―都城）が全通するのは一九一三年（大正二）十月であった。肥薩線路変更の意見書を政府に提出してから八年後の事であった。

（四）なぜ、吉都線は突然路線変更されたのか

一九一三年（大正二）十月に開業した吉都線は、今日では吉松―加久藤―飯野―小林―都城を經由する鉄道で、かつては西部線または宮崎線の一部が吉都線と称された。しかし吉都線の經由地は最初から吉松―小林―都城ではなかった。

日清戦争後の一八九六年（明治二十九）の鉄道局全国鉄道調査で

は、吉松・飯野・小林・高岡・宮崎と、のちの吉都線に当たる経路・距離・建設費が具体的に明記された（前述）。当初の予定線は、小林から高岡を経て宮崎に入る鉄道敷設計画であった。ところが小林―高岡經由が小林―都城經由へ突然変更になったのである。

日露戦争を契機にして国有・県営・民営の鉄道を問わず鉄道の軍用を法制的に義務づけた鉄道軍事供用令（勅令十二号）と鉄道軍事輸送規定（陸軍省令第三号）が一九〇四年（明治三十七）制定された。以後、右記の二項が付帯されて鉄道敷設が許可されることになり、兵士や軍事物資を輸送する鉄道の軍事的役割が厳しく規定されたのである。

一九〇六年（明治三十九）十一月二十七日、県会議長山下虎雄は内務大臣原敬宛に「兵営設置に関する意見書」提出した³⁸。長文なので要約して置きたい。

日露戦争後の第一次西園寺内閣において軍備拡張のため師団増設の計画が進められた。そこで「軍備拡張の結果、内地師団増設の事を企画せられ、今や兵営設置の場所に就き審議中（中略）」でも、我県に兵営設置が叶うならば「県民は熱誠を捧げて其便宜を図り、所要の土地を献納し、将校宿舍の供給等、国費の幾分を補ひ、微哀を献ぜん事の覚悟を有する」ものとして「早晚師団増設の事実として顕れん事は深く信じて疑はざる所」である、という兵営誘致の熱烈な陳述に及んだ。一年後の一九〇七年（明治四十）十月、都城連隊区司令部が宮崎町で事務を開始し、一九〇八年、都城町に移転する。同年十月、歩兵第六四連隊の留守隊が大阪市より熊本を経て都城の新兵舎に入った。いわゆる都城歩兵第六四連隊の設置である。まだ交通不便で鉄道敷設の予定もない都城に軍都が成立したのである。県会の兵営誘致運動が功を奏した形となった。この軍都都城の成立が鉄道誘致の誘因になったことは疑いをいれない。一方で、都城に「兵営の設置を見るに至りたるは、本県当局並に先輩有志等の

奔走尽力の功は勿論ながら、亦都城出身の大先輩たる、後の元帥上原勇作、並海軍大将財部彪等の之れに効したる力は、最も多きにあるを忘れてはならない³⁹と、指摘している。

一九〇九年（明治四十二）十二月、帝国議会第二十六議会（桂内閣）で宮崎―吉松間（宮崎線）の事業追加が成立した。翌一九一〇年（明治四十三）三月、法律二十二号を以って鉄道敷設法において吉松―小林―高岡―宮崎の「宮崎線」が第一期線に編入された。この計画が実施されたならば、宮崎線は小林―高岡―宮崎經由となったのである。

ところが翌一九一一年（明治四十四）二月、第二十七回帝国議会第一期線の区間予定を変更して小林―都城―宮崎に突然決まったのである。

背景には地域民からの強い都城迂回線誘致運動があったという。しかし、予定線から除外された東諸県郡綾村々長田中友連ほか六人と県会議員菊池武明（広瀬）ほか十七人が都城迂回線反対と貴族院に請願・採択されたが路線変更を止めることはできなかった。なかでも菊池武明は一九〇六年（明治三十九）一月に結成された日向鉄道期成同盟会（会長堤長発）の副会長で、宮崎県の鉄道誘致活動に積極的に参加していた人物の一人である。一年で国策が突然変更になった背景には後方で大きな力が働いたことは推測に難くない。

すなわち既定線小林―高岡經由の鉄道路線を小林―都城（軍都）に迂回させることを可能にしたのは陸軍元帥となった都城出身の上原勇作の存在があったといわれている。上原は、一八九七年（明治三十）十月に鉄道会議議員に命じられ、一九一六年（大正五）十二月には鉄道会議議長に任命されており明治三十年以降、一貫して鉄道にも深く関わってきた経歴を持つ人物であった。鉄道会議とは、一八九二年（明治二十五）六月二十一日に公布された鉄道敷設法に基づいて設置され、鉄道敷設の基本事項を審議した。一九二三年（大

正十一) 七月、新しい鉄道会議官制公布のもと鉄道大臣の諮問機関となり、鉄道政策に強い影響力を持った組織に改正された。また都城經由に変更されたのは「都城に連隊がおかれ有事の際の輸送の必要性から鉄道が布かれる」(落合五郎談)と、地域住民は、路線変更は都城連隊が設置されたことが理由であったと率直に伝えている⁴⁰。以上から都城連隊の設置が吉都線の小林―高岡の予定線が小林―都城へ突然変更になった背景があったことは間違いないといえる。

(五) 日豊南線の路線問題

吉松―都城に至る吉都線が一九一三年(大正二)十月に開業し、続いて都城から宮崎に至る宮崎線が一九一六年(大正五)十月に開業した。残るは宮崎から佐伯に至るいわゆる日豊線の完成だけとなった。当時、この佐伯―宮崎間を南北に分けて、宮崎から延岡間を日豊南線、次に延岡から佐伯間を日豊北線と称した。日豊南線は、一九二二年(大正十一)五月に竣工し、日豊北線は、一九二三年(大正十二)十二月に開通して南北合わせて日豊線と称された。

ところが日豊南線を宮崎から延岡へ敷設する時に、海岸線と山手線との二路線の問題が生じた。前者は県営鉄道福島駅(広瀬)より分岐して富田村を経て高鍋町字蚊口村に出て川南村を経て都農村に達する線路。後者は県営鉄道妻駅より延長して上穂北村及び木城村川南村を経て都農村に達する二線の選択の問題である。宮崎県会は、山手線を採用せんとして一九一六年(大正五)十二月、県会議長坂元重俊は内務大臣後藤新平宛に「意見書」を提出した⁴¹。

県会は山手線を選択した。その理由は、まず海岸線は、路線地が「不毛ノ地ニシテ殆ト何等物資ノ供給ナキノミナラス」、北進すれば一ツ瀬川・小丸川の大河が「氾濫シテ交通ヲ杜絶シ沿岸ノ村落及農作物ノ被害頗大」になることを憂慮する所で、保線上も多大なる困

難が生じ、民力の消耗、国富の疲弊を醸成することは明らかである、と。一方、山手線は、物資豊富で利源の開発、産業の振興上有利で、妻駅まで鉄道も伸びており鉄道工事の難易保線も成算の見通しがあり「希クハ深ク百年ノ利害」を考慮して「速ニ山手線ヲ採用」することを内務大臣に意見したのである。児湯郡山地一帯の富源開発と産業の振興上有利な「百年ノ利害」となる路線として強調した。特に山手線は、敵の攻撃から鉄道を守るために肥薩線が八代から人吉の山奥に敷設されたように山手線が軍事的な観点から見ても有利な路線を選択したはずであった。ところが結果は、宮崎県会が主張した山手線は採用されず、政府は海岸線を採用したのである。

政府が山手線より海岸線を選んだ理由は、今後の検討課題であるが、ただ当時、すでに時代が変わっていたという指摘がある。原田勝正氏は『鉄道と近代化』⁴²の中で次のように時代の変化を指摘している。「それまで外国の軍隊が攻め込んで来るという前提で戦略を考えていた陸軍が、今度は外国に攻め込んでいくという戦略に転換します。そうになると、沿岸に鉄道線路を建設しても、それほど恐れることはないという結論が出てきます。そういった日本の戦略の転換、すなわち防衛戦略から外征戦略への転換が線路のルート変更につながる決定的な力になったのです」と、日本の対外戦略方針の転換が路線選択の背景にあった、と評している。

四 試論―日豊本線開通の意義

一九二六年(大正十二)十二月、日豊本線の開通は、宮崎県を「陸の孤島」から解放し、宮崎県の諸産業の発達や交通運輸の進歩に多大な貢献をした。特に鉄道は進歩の象徴であった。なかでも民営内海線はドイツ・ケッペル社製造の、県営鉄肥線ではアメリカ・ボー

ドウィン社製造の外国製の蒸気機関車が宮崎の平野を黒煙を上げて疾走した。日本で最初の国産蒸気機関車は、すでに一八九三年（明治二十六）に製造されている。また日豊本線の開通は、宮崎県縦貫鉄道の完成線であり、さらに九州循環線及び日本幹線鉄道の「完結線」でもあった。

日本が極東アジア侵入の一環として始めた日清戦争（明治二十七八）で割譲を受けた台湾では、一九〇八年（明治四十一年）四月、台湾総督府が台湾縦貫鉄道（軌間一四三五m）を基隆（キールン）―高雄（カオシュン）間に完成させた。

日清戦争に続いて日露戦争（明治三十七―八）が始まった。九月ポーツマス講和条約を締結して終戦した。日本は戦地でも軍用色の強い鉄道敷設を推進した。一九〇五年（明治三十）五月京釜鉄道（釜山―京城）が全線開通。続いて翌年四月、京義鉄道（京城―新義州）が全通して朝鮮縦貫鉄道（軌間一四三五m）が完成した⁴³。

戦後、一九〇六年（明治三十九）十一月、南満州鉄道株式会社（満鉄）が設立された。満鉄は、日本が日露戦争中に敷設した安東（現丹東）―奉天（現瀋陽）間の安奉線軍用軽便鉄道（軌間七三二m）の経営権を得て戦後、清国政府と激しく対立して確保し、一九一一年（明治四十四）十一月、安奉線鉄道を全面改軌して一四三五mとした。

これより先、一九〇五年（明治四十四）九月以降、下関―釜山間の関釜航路が開業し、翌年十二月には国営化された関釜航路と軌道を統一した朝鮮縦貫鉄道と日露戦争によって獲得した南満州鉄道（安奉線等）の統一された標準軌間（一四三五m）によって一貫した連絡運輸体制が完成した（地図2）。これによって日本から中国東北への兵力・軍事物資・旅客等の一貫した鉄道輸送が同一軌間によって可能になったのである⁴⁴。

それでは九州の鉄道敷設はどうであったのかを見てみていき

い。政府は軍部や野党と対立しながら日本幹線（縦貫）鉄道の普及に紆余曲折しながら推進していた。理由は、日本の地形は千島・沖縄諸島を除いても東北青森より西南鹿児島に至り一朝有事の外患が起きたときは四面悉く戦地になる形勢となる。従って鉄道を貫通し平時・戦時に備えることが必要であったからである。

どの時点で縦貫鉄道が完成したのか。まず日本縦貫鉄道は、一九〇九年（明治四十二年）十一月、鹿児島線（門司―八代―人吉―吉松―国分経由）の全通開通式が盛大に催行された。この時、首相桂太郎は祝辞で鹿児島線全通の意義を左記のように評価している。

（明治四十二年）今茲十一月人吉吉松間鉄道工竣ル九州幹線ノ接続ト共ニ北ハ釧路ヨリ南ハ鹿児島ニ至ル縦貫線ノ大成スルノ
関鍵ニシテ我鉄道ノ発達上特記ニ値ス⁴⁵

すなわち桂首相は鹿児島線肥薩鉄道の開通が日本縦貫線の完成線であったと評価したのである。鹿児島線はその「関鍵」であったのである。この時点では九州を一周する九州循環線及び九州の東部海岸線を縦貫する日豊線は未完成の路線であった。当時、門司から鹿児島へ至る縦貫線は三路線が設定された。一つは八代―川内―を経て鹿児島に至る西海岸線（鹿児島川内線）、二つは八代―人吉―吉松―国分を経て鹿児島に至る山間中央部線（鹿児島肥薩線）、三つは大分―宮崎―都城―国分を経て鹿児島に至る東海岸線（日豊線）である。ここでの鹿児島線の完成は、山間中央路線、すなわち鹿児島線肥薩鉄道であった。しかし九州循環線は日豊線を残して未完成となっていた。したがって宮崎県は、残す東海岸線鉄道を敷設することは、日本縦貫線の一翼と九州循環線の完結線の完成を意味した。遅れていた日豊線速成にかけた民間や県会の鉄道敷設請願が激しく展開した。

宮崎県では、一九〇六年（明治三十九）一月、堤長発を会長とした民間の日向鉄道期成同盟が設立され、二年後の一九〇八年（明治

四十一) 三月、「宮崎県下縦貫鉄道速成ノ件」を衆議院に提出して宮崎線・日豊線の敷設を請願した。一方、宮崎県会は一九一二年(大正元)一月、「日豊線鉄道ニ関スル意見書」⁴⁶を県会議長浜田政壮から内務大臣原敬宛に提出して「本県交通機関ノ整備完了センコトヲ」熱望した。続いて一九一三年(大正二)一月、「日豊線完成ニ付キテノ意見書」⁴⁷を提出して日豊線の速成を政府に請願していった。こうして官民一体となった日豊線鉄道の敷設運動を展開した。その結果、一九一四年(大正三)、第三十七回帝国議会において日豊線(佐伯—宮崎間)という名称で予算が成立した。翌年八月、宮崎県知事有吉忠一が神奈川県知事に転任した。宮崎県で鉄道政策を積極的に推進した有吉知事は、日豊線の完成を見ることはなく翌年(大正四)八月、神奈川県知事に転任した。日豊線は一九一三年(大正十二)十二月十五日、日豊北線(佐伯—延岡間)五十八^キが開通して祝賀式が延岡で盛大に催行された。以後小倉—吉松間を日豊本線と改称した。日本縦貫線の一翼と九州循環線の完結であった。

日豊本線が開通した大正十二年十二月十五日から僅かに十日後の二十五日付で政府は「鉄道省告示第三百九号」⁴⁸でもって日本・朝鮮・中国に至る東アジア一帯の鉄道・船舶等に関する「国際聯絡運輸規則」の大改正を実施した。こうして下関—釜山—京城—奉天間を航路と一四三五mmの統一軌間で直通運転する朝鮮—中国經由の縦貫鉄道が完成したのである。統一された軌間鉄道で東京—奉天間は八時間短縮されたという⁴⁹。日本の国有幹線の軌間は、戦後新幹線が敷設されるまで一〇六七mmであった。

すなわち政府は、日豊本線の開通を見越して鉄道の大改正に踏み切ったのである。日豊本線の開通祝賀会に出席できなかった当時の鉄道大臣山内一次は坂口秘書官をして祝辞を代読させた。

惟ふに九州循環線は経済上・国防上多年朝野の久しく翹望せし
 処曩に大分・佐伯・宮崎各線の開通を看、今又日豊南北線完成

し交通上の革命を来す⁵⁰
 すなわち九州循環線は経済上・国防上多年に亘り待望するところ
 で日豊線の開通は「交通上の革命」であると評価した。山内大臣が
 高く評価した「交通上の革命」とは東アジア連絡運輸の完成であっ
 たことを窺い知ることができる。このことは鉄道循環線の完成とい
 う狭い意味ではなく「鉄道」を「運輸機関」に改正したように、実
 は東アジア連絡運輸体制の確立であったところに日豊本線開通の
 「革命的」意義があったことを指摘したいと思う。

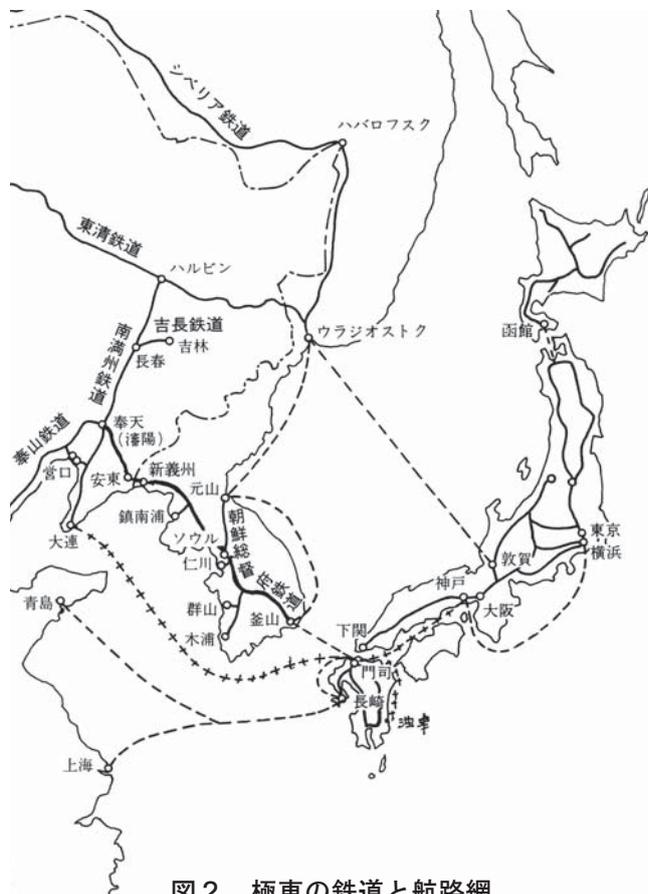


図2 極東の鉄道と航路網

「日本・朝鮮・中国東北部の連絡鉄道網」(原田勝正『日本の鉄道』吉川弘文館)を一部補足して使用。

おわりに

本稿は、宮崎県鉄道史の特徴と意義についての若干の問題点の提起を試みた。

まず特徴としては一、国有・県営・民営という三つの経営主体の鉄道が敷設された。二、使用された蒸気機関車等は外国製（米・独）であった。三、経営主体の相違から軌道が統一できなかった。四、経営主体の差異があったにもかかわらず宮崎県の主要な鉄道は大正期に集中的に敷設された。五、鉄道の敷設は宮崎県の諸産業の発達に寄与した。六、鉄道は八代・人吉から吉松に至る肥薩線の一部が現えびの市にかかり、吉松から都城へ至る現吉都線（当時宮崎線）が本格的な敷設となった。七、肥薩線の山間部へ進入した鉄道と宮崎線の敷設中に小林―高岡路線が突然、小林―都城へ路線変更された背景には軍事的要因があった。

次に意義については、日豊本線の開通は、一、宮崎県を「陸の孤島」から解放し、宮崎県交通運輸体系の完成であり、二、また九州循環線及び九州東部縦貫線の完了であり、三、ひいては東アジア運輸体制の成立、すなわち山内一次鉄道大臣が評価した「交通上の革命」的出来事であった。

註

- (1) 拙著『宮崎県地方紙研究紀要 第一〇輯』（宮崎県立図書館、一九八三年）。
初木論稿『宮崎県地域史研究 第三〇号』所収。その他概説書として『国有鉄道百年史 第六巻』（日本国有鉄道、一九七二年）。『日本鉄道史』上・中・下編（鉄道省、一九二二年）、『宮崎県経済史』（宮崎県、一九五四年）、『佐土原町史』（佐土原町、一九七九年）。県内の鉄道略史については、特に註書がない限りこれらの概説書によった。
- (2) 『日豊北線建設概要』（鉄道省大分建設事務所、一九二四年）五一頁。
- (3) 佐藤信之『鉄道と政治』（中公新書、二〇二二年）。
- (4) 『宮崎県会史 第二輯』（宮崎県庁、一九一六年）。
- (5) 前同。
- (6) 『宮崎県会史 第二輯』（宮崎県庁、一九一六年）一五五頁。
- (7) 『宮崎県会史 第三輯』（宮崎県庁、一九二二年）三六頁。
- (8) 『宮崎県史』（宮崎県庁、一九二二年）二五一頁。
- (9) 宮崎県文書センター蔵「土木関係特別調（鉄道軌道）」明治・大正三年。
- (10) 宮崎県文書センター蔵「土木関係特別調査（鉄道軌道）」大正三年。
- (11) 宮崎県文書センター蔵「土木関係特別調（鉄道軌道） 飫肥油津間線」大正三年。
- (12) 『宮崎県会史 第二輯』（宮崎県庁、一九一六年）一五四頁。
- (13) 宮崎県文書センター蔵「鉄道軌道」大正三年～五年。
- (14) 右同。
- (15) 『宮崎県会史 第二輯』（宮崎県庁、一九一六年）四〇頁。
- (16) 宮崎県文書センター蔵「土木関係特別調査（鉄道軌道）」大正三年～五年
- (17) 前同。
- (18) 前同。
- (19) 『宮崎県会史 第三輯』（宮崎県庁、一九二三年）三九頁。
- (20) 原田勝正『日本の鉄道―成立と展開―』（日本経済評論社、一九八六年）一四九頁。

- (21) 宮崎県文書センター蔵「土木関係特別調 鉄道間線」大正六年ノ六。
- (22) 右同。
- (23) 右同。
- (24) 『宮崎県会史 第二輯』（宮崎県庁、一九一六年）一五五頁。
- (25) 『日州新聞』大正十二年十二月十五日付。
- (26) 右同。
- (27) 『宮崎県会史 第二輯』（宮崎県庁、一九一六年）一五三頁。
- (28) 『宮崎県会史』（宮崎県庁、一九一二年）二五一頁。
- (29) 右同。二五二頁。
- (30) 右同。二七二～三頁。
- (31) 松下孝明『近代日本の鉄道政策』（日本経済評論社、二〇〇四年）一二四頁。
- (32) 松下孝明『鉄道建設と地方政治』（日本経済評論社、二〇〇五年）一〇六～七頁。
- (33) 『宮崎県会史』（宮崎県庁、一九一二年）二七九～二八〇頁。
- (34) 右同。七五五頁。
- (35) 右同。七七一頁。
- (36) 右同。七七一頁。
- (37) 『宮崎県の鉄道と産業の発達』（『宮崎県地方史研究紀要 第一〇輯』宮崎県立図書館、一九八三年）
- (38) 松尾宇一編著『宮崎縣五十年史』（一九三四年、宮崎縣五十年史編纂会）二五二～三頁。
- (39) 右同。二六四頁。
- (40) 『佐土原町史』（佐土原町、一九八二年）六四九頁。
- (41) 『宮崎県会史 第三輯』（宮崎県庁、一九三二年）三〇〇頁。
- (42) 吉川弘文館、一九七九年。八〇頁。
- (43) 朝鮮総督府鉄道局編『朝鮮鉄道四十年略史』（大空社、二〇〇四年）
- (44) 高木宏之『満州鉄道発達史』（潮書房光人社、二〇一二年）。
- (45) 『日本国有鉄道百年史 第六卷』（日本国有鉄道、一九七二年）一四一頁。
- (46) 『宮崎県会史 第二輯』（宮崎県庁、一九一六年）二六二頁。
- (47) 『宮崎県会史 第三輯』（宮崎県庁、一九三二年）二九〇頁。
- (48) 宮崎県立図書館蔵『官報 第三千四百三号』大正十二年十二月二十五日付。
- (49) 朝鮮総督府鉄道局編『朝鮮鉄道論纂』（大空社、二〇〇四年）。
- (50) 『日州新聞』一九三三年（大正十二）十二月十七日付。